



DEPARTAMENTO JURÍDICO
K 8916 (2000)/2017

Jurídico

2463

ORD N°: _____/

MAT.: Responde consultas sobre jornada laboral aplicable al personal de conductores de las empresas Renta Equipos Tramaca S.A., Reparación y Servicios Varios S.A. y Logística Linsa S.A.

ANT.: 1.- Instrucciones de 08.05.2018, de Jefe Departamento Jurídico.

2.- Ord. N° 654, de 16.04.2018, de Inspectora Provincial del Trabajo de Antofagasta.

3.-Ord. 6129, de 19.12.2017, de Jefa Unidad de Dictámenes e Informes en Derecho.

4.-Ord.N° 4465, de 25.09.2017, de Jefa Unidad de Dictámenes e Informes en Derecho.

5.-Ord. N° 894, de 06.09.2017, de Director Regional del Trabajo de Antofagasta.

6.-Presentación de 18.08.2017, de Presidente del Sindicato de Trabajadores N° 1 de la empresa Renta de Equipos Tramaca S.A. y de la Federación de Sindicatos de trabajadores de logística Industrial, transporte a la minería y afines.

SANTIAGO,

30 MAY 2018

DE : JEFE DEPARTAMENTO JURÍDICO

A : SR. DUILIO PICCININI BENAVIDES

PRESIDENTE DEL SINDICATO DE TRABAJADORES DE EMPRESA RENTA DE EQUIPOS TRAMACA S.A. y DE LA FEDERACION DE SINDICATOS DE TRABAJADORES DE LOGISTICA INDUSTRIAL, TRANSPORTE A LA MINERÍA y AFINES.

**CARLOS OVIEDO CAVADA N° 3417, POBLACIÓN MATTA.
ANTOFAGASTA**

Mediante presentación citada en el antecedente 6), solicita un pronunciamiento de esta Dirección respecto de diversas consultas relacionadas con el régimen de jornada de trabajo aplicable al personal de conductores de las empresas Tramaca S.A., Reparación y Servicios Varios S.A. y Logística Linsa S.A. las dos primeras prestadoras de servicios de traslado de personal a distintas empresas mineras y la última de transporte de carga para tales sociedades.

Hace presente que algunos de dichos dependientes se desempeñan en el radio urbano y otros fuera de éste, pero sin exceder los 200 kms. de recorrido, agregando que a todos ellos se les aplica actualmente la jornada laboral que establece el artículo 25 del Código del Trabajo, aplicable a los choferes y auxiliares de la locomoción colectiva interurbana y de servicios interurbanos de transporte de pasajeros.

Respecto al personal que se desempeña fuera del radio urbano, pero sin exceder los 200 kilómetros de recorrido, requiere se precise si tal circunstancia lo excluiría de la normativa que regula el transporte rural de pasajeros y que se contiene en el artículo 26 bis del Código del Trabajo.

Sobre el particular, cúpleme informar a Ud. lo siguiente:

El artículo 25 del Código del Trabajo, dispone:

“La jornada ordinaria de trabajo del personal de choferes y auxiliares de la locomoción colectiva interurbana y de servicios interurbanos de transporte de pasajeros, será de ciento ochenta horas mensuales. En el caso de los choferes y auxiliares de la locomoción colectiva interurbana y de los servicios interurbanos de pasajeros, el tiempo de los descansos a bordo o en tierra que les corresponda cumplir entre turnos laborales sin realizar labor, no será imputable a la jornada y su retribución o compensación se ajustará al acuerdo de las partes.

“Todos los trabajadores aludidos en el inciso precedente deberán tener un descanso mínimo ininterrumpido de ocho horas dentro de cada veinticuatro horas.

“Cuando los choferes y auxiliares de la locomoción colectiva interurbana arriben a un terminal, después de cumplir en la ruta o en la vía, respectivamente, una jornada de ocho o más horas, deberán tener un descanso mínimo en tierra de ocho horas.

“En ningún caso el chofer de la locomoción colectiva interurbana podrá manejar más de cinco horas continuas, después de las cuales deberá tener un descanso cuya duración mínima será de dos horas.

“El bus deberá contar con una litera adecuada para el descanso, siempre que este se realice total o parcialmente a bordo de aquél.”

Por su parte, el artículo 26 bis del mencionado cuerpo legal, prescribe:

“El personal que se desempeñe como chofer o auxiliar de los servicios de transporte rural colectivo de pasajeros se regirá por el artículo precedente. Sin perjuicio de ello, podrán pactar con su empleador una jornada ordinaria de trabajo de ciento ochenta horas mensuales distribuidas en no menos de veinte días al mes. En ambos casos, los tiempos de descanso a bordo o en tierra y de las esperas que les corresponda cumplir entre turnos laborales sin realizar labor, no será imputable a la jornada, y su retribución o compensación se ajustará al acuerdo de las partes. En ningún caso los trabajadores podrán conducir por más de cinco horas continuas.

“Se entenderá como servicios de transporte rural de pasajeros, aquellos que cumplan con los requisitos que determine reglamentariamente el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”

Del análisis conjunto de las disposiciones legales citadas se desprende, en primer término, que tras la modificación introducida al artículo 25 del Código del Trabajo por el número 1, letra a) del artículo único de la Ley N°20.767, publicada en el Diario Oficial de 2 de agosto de 2014 —que excluyó de su texto al personal que labora a bordo de ferrocarriles— actualmente sus normas resultan aplicables solamente al personal de choferes y auxiliares de buses interurbanos y de los servicios interurbanos de pasajeros.

Según dicha normativa, los trabajadores a que la misma se refiere están afectos a una jornada ordinaria especial de 180 horas mensuales, excluyéndose para su cómputo el tiempo de los descansos a bordo o en tierra que les corresponda cumplir entre turnos laborales sin realizar labor, cuya retribución o compensación queda entregada al acuerdo de las partes. La misma disposición regula el régimen de descansos en tierra de que les corresponde hacer uso, disponiendo además que los choferes no pueden conducir más de cinco horas continuas.

Por su parte, el artículo 26 bis del mencionado Código referido a los choferes y auxiliares de los servicios de transporte rural colectivo de pasajeros establece, primeramente, que dicho personal se regirá por lo dispuesto en el artículo precedente, esto es, por el artículo 26 del mismo cuerpo legal. Cabe hacer presente a este respecto que este Servicio, interpretando la nueva normativa contenida en el citado artículo 26 bis, en dictamen N° 4409/079, de 23.10.2008, ha sostenido que resulta aplicable a dicho personal la norma general que en materia de jornada prevé el artículo 22 del Código del Trabajo, esto es 45 horas semanales, *“a menos que, al igual que en el transporte urbano colectivo de pasajeros, las partes acordaren cumplir en turnos la jornada ordinaria semanal, en cuyo caso, dichos turnos y el descanso mínimo entre turnos se ajustarán a lo dispuesto en el artículo 26 del Código del Trabajo.*

Acorde a lo precedentemente expuesto, los turnos que se convengan no podrán exceder de ocho horas, con un descanso mínimo entre ellos de diez horas, y los períodos continuos de conducción no podrán exceder de cuatro horas

Sin perjuicio de lo anterior, el artículo 26 bis en comento, faculta además a las partes de la relación laboral para pactar una jornada laboral ordinaria de 180 horas mensuales distribuidas en no menos de 20 días en el mismo período, disponiendo en ambos casos que los descansos a bordo y en tierra como también los tiempos de espera, no serán imputables a la jornada y operará a su respecto la compensación o retribución acordada por las partes. Los conductores no podrán manejar más de cinco horas continuas.

Finalmente, la norma en comento establece que deberá entenderse por servicios de transporte colectivo rural de pasajeros aquellos que cumplan con los requisitos que determine el Reglamento dictado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Aclarado lo anterior, cabe señalar que con el objeto de determinar si los trabajadores por quienes se consulta se encuentran incluidos en alguna de las categorías señaladas en los preceptos en análisis es necesario precisar, en primer término, el concepto “servicios interurbanos de transporte de pasajeros” a que alude el artículo 25 del Código del Trabajo, antes anotado.

Al respecto, debe informarse que la jurisprudencia administrativa de este Servicio, particularmente la contenida en dictamen N°1268/71, de 07.03.1994, ha establecido que revisten tal carácter *“todos aquellos servicios destinados a transportar pasajeros entre una o más ciudades o localidades que estén ubicadas en ciudades o áreas urbanas diferentes, los que pueden ser prestados con buses, minibuses, taxis colectivos o taxis básicos”.*

La doctrina institucional, sustentada, entre otros, en dictamen N° 6402/280, de 16.10.1995, ha determinado, además, que están comprendidos en dicho concepto los servicios de turismo, los de transporte de trabajadores y demás servicios que no obstante transportar pasajeros entre una o más ciudades o localidades que estén ubicadas en ciudades o áreas urbanas diferentes, no califiquen como servicios de locomoción colectiva interurbana.

En segundo término, resulta necesario determinar lo que debe entenderse por “servicios de transporte rural de pasajeros” a que alude la norma

del artículo 26 bis del Código del Trabajo, para cuyo efecto cabe recurrir al Decreto N°212, publicado en el Diario Oficial de 21.11.1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones—Reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte Público de Pasajeros— el cual al referirse a las secciones en que se divide el Registro Nacional de Servicios de Pasajeros, en su artículo 6°, letra b), precisa lo siguiente:

b) servicios rurales de transporte público de pasajeros, entendiéndose por éstos los que sin superar los 200 km. de recorrido, exceden el radio urbano con excepción de lo indicado en la letra c) siguiente."

c) servicios interurbanos de transporte público de pasajeros, entendiéndose por éstos los que superan los 200 km de recorrido, y los que sin exceder los 200 km. unen la ciudad de Santiago con localidades o ciudades costeras ubicadas en la V Región."

Como es dable apreciar la excepción a que alude la letra b) precedente, se refiere a recorridos que sin exceder los 200 kilómetros unen la ciudad de Santiago con localidades o ciudades costeras ubicadas en la V Región, los cuales, reglamentariamente, son considerados servicios interurbanos de transporte público de pasajeros.

En relación con lo anterior, es necesario señalar que no obstante lo indicado, el inciso 2° del artículo 6° del Decreto N° 212, en análisis, faculta al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, previo informe de la respectiva Secretaría Regional Ministerial y considerando otras variables, para clasificar, mediante resolución fundada, como servicios rurales o interurbanos, a aquellos que no reúnan las características precedentemente anotadas.

Efectuadas las precisiones anteriores cabe indicar que, con el fin de recabar mayores antecedentes sobre el particular, se solicitó una fiscalización investigativa a las empresas anteriormente individualizadas, trámite que fue efectuado por el fiscalizador Sr. Alejandro Ahumada Abarza, dependiente de la Inspección Provincial del Trabajo de Antofagasta. De acuerdo a los Informes inspectivos emitidos por el mencionado funcionario, la situación de los respectivos trabajadores, en materia de jornada laboral, es la siguiente:

1.- Empresa Renta Equipos Tramaca S.A.

A su respecto se indica que la empresa opera bajo el código de actividad económica N° 602290 denominado "Otros tipos de transporte no regular de pasajeros N.C.P" y que su función principal es efectuar transporte interno y externo de personal de diversas empresas, principalmente mineras, con quienes la vincula un contrato de prestación de servicios de transporte. Se expresa en dicho informe que para cumplir tal función dispone de su propio personal de conductores a quienes les entrega una "programación de servicios diarios" en que se consigna el tramo de recorrido a realizar, además del horario de inicio y término de la jornada diaria. Se agrega que los kms. que abarca el recorrido varían entre 15 y 1.197, en el caso específico del tramo Minera Guanaco Santiago y viceversa.

El informe mencionado, signado con el N°0201/2018/332, señala que la jornada laboral que cumplen actualmente los conductores es de 180 horas mensuales conforme al artículo 25 del Código del Trabajo, haciendo presente, no obstante, que tales trabajadores registran su asistencia en un libro en el que aparece solamente la hora de inicio y término de la jornada y la firma de aquellos, sin que se refleje en él las horas continuas de conducción ni los descansos dentro de la jornada.

2.- Empresa Reparación y Servicios Varios S.A.

Según se manifiesta en el Informe N° 0201/2018/333 emitido por el referido funcionario, el código de actividad de la empresa es el mismo indicado en el punto anterior, como también, es igual la función de transporte de personal que realiza para diversas empresas del rubro minero. Para ello cuenta con personal de conductores a quienes también se les entrega un documento en que consta la programación diaria de servicios, el recorrido a realizar y el horario de inicio y término de la jornada de trabajo diaria. Se agrega que el recorrido que deben realizar los trabajadores fluctúa entre 12 y 396 kms. situación esta última que se da en el tramo Minera Spence –Iquique y viceversa.

El informe inspectivo consigna, además, que los trabajadores conductores que realizan recorridos intercomunal, rural e interprovincial están afectos a la jornada de 180 horas mensuales prevista en el artículo 25 del Código del Trabajo y están sujetos al mismo registro de asistencia y en iguales términos que el personal de Renta de Equipos Tramaca S.A.

3.- Empresa Logística Linsa S.A.

Según el Informe 0201/2018/334, emitido, al igual que los anteriores por el fiscalizador Alejandro Ahumada Abarza, el código de actividad de la empresa es el N° 602300 denominado "Transporte de Carga por Carretera", función que realiza entre otras, para las empresas Codelco Pascua Lama (Copiapó) y Minera Antucoya (Tocopilla). En el mismo documento consta que los trabajadores por quienes se consulta se desempeñan como conductores y contractualmente están afectos al artículo 25 bis del Código del Trabajo, constatándose que en la práctica realizan transporte de carga intercomunal, interprovincial e interregional cuyos recorridos se encuentran preestablecidos en ordenes de servicio emanadas de la empresa. De acuerdo a lo informado por el fiscalizador actuante, para los efectos del control de asistencia de dichos trabajadores la empresa dispone de una "libreta de conductores" documento en el cual es posible consignar los horarios efectivos de conducción, descansos y tiempos de espera según lo exige la Resolución Exenta N° 1213 de 08.10.2009 de este Servicio.

Ahora bien, analizadas las consultas efectuadas a la luz de las disposiciones legales y doctrina institucional precitadas y de los antecedentes recabados en los procedimientos de fiscalización a que se ha hecho referencia en párrafos que anteceden, resulta dable convenir lo siguiente:

Que tanto la empresa Renta Equipos Tramaca S.A. como la sociedad Reparación de Servicio S.A. realizan actividades que encuadran dentro del concepto de "servicios interurbanos de transporte de pasajeros" previsto en el artículo 25 del Código del Trabajo y precisado por la doctrina institucional antes singularizada, en cuanto el transporte de trabajadores que realizan se efectúe entre una o más ciudades o localidades que estén ubicadas en ciudades o áreas urbanas diferentes, cualquiera sea el número de kilómetros que abarquen los respectivos recorridos. En tal caso resulta aplicable al personal de conductores respectivo el régimen de jornada de trabajo y descansos previsto en el señalado precepto, al cual nos hemos referido en párrafos anteriores. En la misma situación resulta también exigible el sistema obligatorio de control de asistencia automatizado que para el personal de choferes y auxiliares de los servicios de la locomoción colectiva interurbana y de los servicios interurbanos de transporte de pasajeros establece el artículo 1° de la Resolución Exenta N° 1763 de esta Dirección.

Respecto a los servicios de transporte prestados por dichas empresas que encuadren dentro del concepto de servicios rurales de transporte público de pasajeros, en los términos ya indicados, su personal de choferes o auxiliares deberá regirse por el artículo 26 bis del Código del Trabajo, antes transcrito y comentado, aplicándose el régimen de jornada, descansos y otros beneficios que allí se establecen.

En cuanto a la tercera empresa singularizada en la presentación que nos ocupa, vale decir, Logística Linsa S.A., cuya actividad es la de

transporte de carga por carretera, tal circunstancia determina que su personal de choferes deberá regirse en materia de jornada laboral por el artículo 25 bis del Código del Trabajo, que a la letra, establece:

“La jornada ordinaria de trabajo de choferes de vehículos de carga terrestre interurbana, no excederá de ciento ochenta horas mensuales, la que no podrá distribuirse en menos de veintidós días. El tiempo de los descansos a bordo o en tierra y de las esperas a bordo o en el lugar de trabajo que les corresponda no será imputable a la jornada, y su retribución o compensación se ajustará al acuerdo de las partes. La base de cálculo para el pago de los tiempos de espera, no podrá ser inferior a la proporción respectiva de 1,5 ingresos mínimos mensuales. Con todo, los tiempos de espera no podrán exceder de un límite máximo de ochenta y ocho horas mensuales.

“El trabajador deberá tener un descanso mínimo ininterrumpido de ocho horas dentro de cada veinticuatro horas.

“En ningún caso el trabajador podrá manejar más de cinco horas continuas, después de las cuales deberá tener un descanso cuya duración mínima será de dos horas. En los casos de conducción continua inferior a cinco horas el conductor tendrá derecho, al término de ella, a un descanso cuya duración mínima será de veinticuatro minutos por hora conducida. En todo caso, esta obligación se cumplirá en el lugar habilitado más próximo en que el vehículo pueda ser detenido, sin obstaculizar la vía pública. El camión deberá contar con una litera adecuada para el descanso, siempre que éste se realice total o parcialmente a bordo de aquél.”

De la disposición legal preinserta fluye, en lo que atañe a la presente consulta, que la jornada ordinaria de trabajo del personal de choferes del transporte de carga terrestre interurbana alcanza a 180 horas mensuales, cuya distribución no podrá efectuarse en menos de veintidós días.

De igual norma aparece que el tiempo que abarquen los descansos a bordo y en tierra y de las esperas a bordo o en el lugar de trabajo que corresponda a dicho personal no es imputable a la respectiva jornada laboral y que la ley faculta a las partes para acordar su retribución o compensación, precisando que los tiempos de espera no podrán exceder de 88 mensuales y que la base de cálculo para su pago no podrá ser inferior a la proporción respectiva de uno y medio ingresos mínimos mensuales.

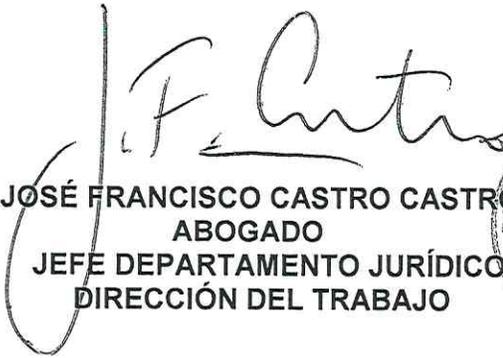
La misma disposición establece que dicho personal deberá gozar de un descanso ininterrumpido de ocho horas dentro de cada 24 horas y que no podrá conducir más de cinco horas continuas tras las cuales deberá gozar de un descanso mínimo de 2 horas. Tratándose de períodos de conducción continua inferiores a 5 horas, se establece que una vez concluidos, dichos trabajadores tendrán derecho a un descanso de 24 minutos por hora conducida.

Ahora bien, considerando lo constatado a través de la fiscalización practicada en orden a que el personal de conductores de todas las empresas precitadas, sin distinción, están actualmente afectos al artículo 25 del Código del Trabajo, que regula la jornada aplicable al personal de choferes y auxiliares de la locomoción colectiva interurbana y de los servicios urbanos de transporte de pasajeros, no obstante no revestir todas ellas dicho carácter, aquellas que se encuentran en esta última situación deberán proceder a modificar, de común acuerdo con los trabajadores, la respectiva cláusula contractual, ajustándola a las normas precitadas que resulten aplicables a la actividad real desarrollada.

Asimismo, deberá darse cumplimiento a las normas sobre descanso y otros beneficios que contempla la normativa especial que regula cada caso.

Para los efectos anotados y si así lo estima necesario, se sugiere requerir una fiscalización formal a dichas empresas con el fin de que se efectúen los requerimientos tendientes a regularizar y / o sancionar las anomalías existentes sobre la materia.

Saluda atentamente a Ud.,


JOSÉ FRANCISCO CASTRO CASTRO
ABOGADO
JEFE DEPARTAMENTO JURÍDICO
DIRECCIÓN DEL TRABAJO




EBP/SMS/sms
Distribución:
- Jurídico,
- Partes,
- Control